RELATORIO

DA

DIRECTORIA DA COMPANHIA ITUANA

Para a sessão da assembléa geral de 9 de Março de 1873

S. PAULO

Typographia Americana, largo de Palacio n. 2

1873

Senhores Accionistas

Em cumprimento aos estatutos que regem a Companhia, vem a Directoria apresentar-vos o seu relatorio e balanço de contas, o que devia ter sido feito no mez de Janeiro, tempo marcado para a 1ª reunião geral semestral; mas porque a esse tempo não estavão concluidos a superstructura do leito da estrada, a reparação na parte aberta ao trafego, a ponte sobre o rio Tieté, no Salto, o assentamento do Telegrapho, a estação de passageiros nesta Cidade e mais obras, e esperando-se que o ficassem por todo o mez de Fevereiro, foi a reunião, que se achava marcada para 25 de Janeiro, adiada para hoje (9 de Março). Se, porém, nem todas estas obras ficárão concluidas, como se esperava, pelas excessivas chuvas e outras circumstancias inesperadas, por estes dias chegarãõ a seu termo, e deste modo, se a Directoria em suas contas não póde precisar o *quantum* em que importou a linha ferrea, ao menos póde fazel-o approximadamente.

Não forão, porém, sómente estes os motivos da transferencia; esperava-se que até fins do mesmo mez de Fevereiro chegassem da Europa as ultimas encommendas, como duas locomotivas de seis rodas e materiaes para as officinas, de modo que pudessem ser justas as contas com o agente encarregado dellas; tambem porque até Dezembro findo não pudemos conseguir do mesmo agente a liquidação das contas dos trilhos e mais materiaes anteriormente chegados, não obstante as reiteradas exigencias; entretanto, e apezar de nova exigencia, até hoje não forão-nos remettidas essas contas, e assim vemo-nos ainda privados de apresentar no balanço a cifra certa dessas despezas. Além disto, tendo o Capitão Antonio Carlos de Camargo Teixeira, a 12 de Janeiro, resignado o cargo de Director, era mais uma razão para ser espaçada a reunião geral, e em uma só apresentar-se o balanço e proceder-se á eleição de um outro Director que o substituisse.

Dada, pois, a razão do adiamento da reunião marcada para o dia 25 de Janeiro, passemos ao assumpto que nos preoccupa, e o faremos succintamente.

CONSTRUCÇÃO DO LEITO DA ESTRADA E SUA MEDIÇÃO

Depois do ultimo relatorio, em Julho do anno passado, concluirão-se as duas ultimas secções em Agosto do mesmo anno, e a ponte do Tietê ficou completamente acabada no mez findo. As medições de todo o leito da estrada, feitas debaixo da direcção do Engenheiro em Chefe, Dr. Aristides Galvão de Queiroz, Engenheiros Advançoff e Domingos Campagnani, este como preposto dos empreiteiros, tendo principiado a 3 de Junho do anno findo, forão encerradas a 6 de Setembro, como consta das contas firmadas pelos mesmos, apresentando em resultado um saldo de cerca de 5:000$000 a favor da Companhia, comprehendendo a caução, que ficou absorvida, e os mesmos empreiteiros de posse della.

Cabe aqui uma consideração: era a Directoria censurada, ora de falta de pagamentos, ora de fazel-os para menos; entretanto, até á medição final, nunca elles deixárão de ser realizados mensalmente, verificando-se afinal ter a Directoria pago demais!

Não se fez ainda a medição final da ponte sobre o rio Tieté, á qual vai-se proceder, e justar-se contas com os respectivos empreiteiros.

ASSENTAMENTOS DE TRILHOS

Achão-se estes áquem do Cangica, menos de 3 kilometros a chegar na estação desta Cidade, e em duas semanas ali estarão, o que já não se realizou em vista das continuadas chuvas do mez passado e deste. Este serviço não tem sido feito com a desejada perfeição, tanto que, na parte aberta ao trafego, ha mais de mez trata-se de aperfeiçoal-o, collocando-se mais lastro e de melhor qualidade, e nivelando-se de novo os trilhos em alguns pontos, assim como alargando-se nas curvas mais fortes. Entretanto a justiça pede que se declare, que depois de algumas controversias e questões com o respectivo empreiteiro, elle hoje procura cingir-se ás prescripções do Engenheiro em Chefe, e trabalha com boa vontade, prestando-se não só ao serviço a seu cargo, como a outros que não o são, mediante novo ajuste.

CHAMADA E PAGAMENTO DE DIVIDENDOS

Durante o semestre findo procedeu-se á 8ª chamada, que produziu 407:609$339. A razão das fracções que se nota naquella quantia se encontra no pagamento de juros pela mora de algumas acções, e se esta chamada apresenta maior resultado que as precedentes, não obstante ter sido feita na mesma proporção, é pelo facto de terem sido emittidas 1.308 acções, que restavão para preencherem as 12.500 correspondentes ao capital, e que forão pagas na razão de 70 %.

Da quantia acima, pôz a Directoria, a juros de 7 %, a de 103:400$000, por isso que não precisava de toda ella desde logo.

Está se procedendo á 9ª chamada, á razão de 10 %, cujo prazo finda-se amanhã (10 do corrente).

A 15 de Julho do anno passado, começou-se a fazer pagamento do 3º dividendo, restando ainda por pagar-se a quantia de 3:228$626, por não terem procurado diversos accionistas. Desde o dia 27 do mez passado está se fazendo pagamento do 4º dividendo, que montou em 58:841$650, e até o dia 5 do corrente tinha sido paga a quantia de 40:550$004, restando por pagar-se 18:291$146, que ainda não forão procurados.

Tendo deixado de fazer tres entradas o accionista Dr. Luiz Teixeira Pinto, apezar de avisado por diversas vezes em officios registrados, forão julgadas nullas e sem valor algum as 10 acções que possuia nesta Companhia, á vista do que dispõem os Estatutos.

TELEGRAPHO

Está assentado o Telegrapho em toda a linha, e já funcciona de Jundiahy ao Pimenta, ao Salto e até esta Cidade. Tendo sido contratado o assentamento do Telegrapho á razão de 3$000 por cada poste, comprehendido o serviço de assentar os isoladores, alcatroar os postes e collocar uma chapa na parte superior dos mesmos, o respectivo empreiteiro, depois de haver cumprido o contrato em um terço da linha, reclamou augmento no preço, visto julgar-se prejudicado. A Directoria, reconhecendo a plausibilidade da reclamação, elevou o preço do assentamento a 4$500.

ESTAÇÕES, CASAS DE MATERIAES, OFFICINAS, ETC.

Estão quasi concluidas as estações de carga nesta cidade, e as de passageiros não só nesta cidade como no Salto, podendo dentro de 15 dias estar perfeitamente acabadas.

Na do Itupeva estão concluidos os serviços de pedreiro, e nesta semana devião começar os de carpinteiro, estando ali depositados os materiaes precisos. Achão-se contratados por empreitada os serviços de pedreiro na estação de Indaiatuba, cujos trabalhos terão principio amanhã (10 do corrente).

Está prompto na estação desta cidade o edificio para guardar-se os materiaes para o trafego, para officinas, etc., assim como parte da casa para as mesmas officinas, onde já ha mezes funccionão uma machina de serrar, uma de aplainar, fazer meio fio e molduras, outra de afiar serra, todas movidas por um vapor de força de 15 cavallos, e que trabalha com perfeição. Estas machinas, que servirão para a construcção de wagões e outros misteres, já têm prestado grande utilidade á Companhia, não só porque por meio dellas correrão com mais velocidade os trabalhos da estação de passageiros, alfei-

çoando os materiaes com destreza e perfeição, como ainda pela extraordinaria differença que ha no preço, comparado com os serviços que terião de ser feitos á mão, os quaes necessariamente consumirião muito mais tempo e dinheiro.

Os demais materiaes para as officinas acabão de chegar a Santos, achando-se já uma parte em Jundiahy.

MACHINAS, TREM RODANTE, MATERIAES PARA O TRAFEGO, ETC.

Temos hoje na linha 3 locomotivas de 4 rodas, montadas, uma de 6 chegada a Jundiahy ha poucos dias, faltando ainda uma outra tambem de 6 rodas, que a qualquer hora deve chegar em Santos, visto achar-se, de ha muito, vencido o prazo para sua remessa. Assim tambem chegou ha tempos em Jundiahy todo o trem rodante encommendado, que já se acha montado, bem como os objectos para o trafego, como sejão: bilhetes, balanças, encerados, guindastes, etc., etc.

APPROVAÇÃO DAS TARIFAS E CONTRATO DO TRAFEGO RECIPROCO COM A COMPANHIA INGLEZA

Por actos do governo provincial de 11 de Setembro e 7 de Novembro do anno passado, forão approvadas as tarifas para os generos e passageiros que têm de percorrer a linha, e, por deliberação da Directoria, em sessão de 26 de Novembro ultimo, o seu Presidente celebrou com o digno Superintendente da estrada de ferro de S. Paulo, um contrato (documento n. 1) para regular o trafego reciproco nas duas respectivas linhas, de modo que o passageiro que tiver de sahir de Itú para Santos, ou qualquer estação intermediaria, e vice-versa, compre na estação da partida bilhete até o ponto a que se destina, e assim tambem quanto ao trafego de mercadorias, de sorte que o fazendeiro que tiver de remetter seus generos da estação desta cidade, ou de qualquer intermediaria, possa fazer a remessa directamente para Santos, sem que pelo baldeio em Jundiahy augmente-se-lhe a despeza.

ACÔRDO COM A COMPANHIA PAULISTA

Por escriptura publica passada a 19 de Outubro do anno passado, verificou-se o acôrdo entre as Companhias Paulista e Ituana, para o fim de poder esta edificar estações dentro da zona privilegiada daquella, percebendo frete da carga e descarga de mercadorias e passagens, mediante a porcentagem e clausulas constantes do contrato (documento n. 2).

ABERTURA DO TRAFEGO ATÉ O PIMENTA, SUSPENSÃO DO MESMO, ESTADO DA LINHA, INAUGURAÇÃO DELLA

Achando-se a linha em termos de abrir-se ao trafego de Jundiahy até o Pimenta, servindo a casa de guarda alli existente, de estação provisoria, visto não se ter até então tratado da edificação da estação de Indaiatuba, por falta de acôrdo com a Companhia Paulista, foi autorisada pelo Presidente da Provincia essa abertura, que verificou-se a 14 de Novembro; sendo, porém, interrompido a 28 do mesmo, por ter-se dado na linha alguns desmoronamentos, e abatimento de aterros, occasionados pelas excessivas chuvas, principalmente nos ultimos cinco dias, que forão successivas. A 8 de Dezembro continuou o trafego; mas as copiosas chuvas, que de novo cahirão nas vesperas do Natal, causárão ainda na linha alguns estragos, que obrigárão a suspender-se de novo o trafego. Essas chuvas torrenciaes e prolongadas, comquanto abatessem de algum modo os aterros, como era muito natural em uma estrada nova e não consolidada, não impederião o transito do trem, se não fôra a necessidade da reconstrucção de um boeiro entre o Mont-Serrato e o Itupeva, e a remoção de uma grande pedra nas proximidades do Quilombo, que obstruiu a linha nesse ponto. Em seis dias de serviço, porém, reconstruido aquelle boeiro e removida aquella pedra, começou a funccionar a machina em serviços de lastro, etc.; mas, continuando as chuvas e havendo necessidade de reparar o abatimento dos aterros e aperfeiçoar a superstructura da linha, resolveu a Directoria não reabril-o senão depois de completamente feitos esses reparos e outros serviços, que tinhão sidos adiados, para o que, durante um mez, metteu um grande pessoal em trabalho.

Entretanto, como se tinhão dado alguns descarrilhamentos nos carros de novo montados, e ignorava-se a causa delles, attribuindo uns á imperfeição na superstructura e outros a defeito nos carros, resolveu a Directoria, que solicitasse-se ao Sr. D. M. Fox, como talvez o homem mais pratico e perito nesta materia, para que viesse examinar a linha. Elle de bom grado, e só por fazer serviços á Companhia, prestou-se a isso, e examinando-a, bem como todo o trem rodante, declarou que não havia o menor motivo para desanimo, que o mal provinha da imperfeição da superstructura, e de alguns defeitos do trem rodante, nas peças que segurão as chapas sobre os eixos, o que, reparado, em pouco tempo ficaria a estrada em termos de ser dada ao trafego, e em condições normaes: que o maior mal proviera da abertura da estrada na entrada das aguas, que em taes circumstancias todas as estradas são sujeitas a esse contra tempo, aliás muito commum, mesmo naquellas que funccionão ha tempos, aconselhando por prudencia que o trafego não fosse aberto senão dahi a dous mezes (fins de Março), tempo de sóbra para o aperfeiçoamento na superstructura e trem rodante. Teve

elle mais, a pedido da Directoria, a bondade de conseguir e mandar um homem pratico no assentamento de trilhos, o qual, com o pessoal da conserva, tem reparado aquelles pontos que demandavão mais precisão, e continúa ainda neste serviço.

Parte do trem rodante tambem já está modificado, e de ha muito que os carros de passageiros, e principalmente os breaks, que mais descarrilhavão, funccionão sem esse accidente. Além disto, julgou a Directoria conveniente demorar por mais algum tempo a reabertura até o Pimenta, para abrir até esta cidade ou ao menos até o Salto.

Muitos serviços adiados, como cêrcas, vallos, porteiras, renovação de valletas, augmento de lastro e desmoranamentos de pedras, tem se feito, de modo que, em fins deste ou principios de Abril, poderia ser aberto o trafego até esta cidade: entretanto a Directoria resolveu espaçar para o dia 17 de Abril proximo futuro. Neste dia, pois, terá lugar a inauguração do trafego em toda a linha, e com alguma antecedencia será aberto o trafego de Jundiahy ao Salto.

Não ha, pois, motivo algum para tanta celeuma e desanimo, nem quanto á perfeição da estrada em si mesma, nem quanto a seu custo.

BALANÇO

Do balanço (annexo n. 3) vê-se que o despendido com a estrada até o presente, monta em 1.688:437$741, figurando ainda a caução dos empreiteiros do leito da estrada; ora, deduzida ella, e em vista do saldo existente, conclue-se que não execederáõ os gastos a 1.800:000$, como se tem afiançado desde os dous ultimos relatorios.

ELEIÇÃO DE UM DIRECTOR

Tem-se hoje de fazer a eleição de um director para a substituição daquelle, de que a principio fallou-se, estando provisoriamente servindo o Capitão Francisco Corrêa Pacheco, primeiro supplente dos cinco.

RAMAES

Os trabalhos dos ramaes principiados ao 1° de Julho do anno findo, como vos annunciámos no relatorio de 14 do mesmo mez, têm continuado sem interrupção e com progressão até o presente. A 2 de Dezembro findo forão inaugurados os trabalhos de construcção do ramal de Capivary, sob empreitadas parciaes. Segundo os respectivos contratos, deve estar a 1ª secção prompta até 31 de Julho, e a 2ª até 30 de Outubro do corrente anno. A respectiva planta foi approvada por acto do governo provincial de 3 de Dezembro do anno passado.

No de Piracicaba cuja exploração e planta definitiva foi levantada pelo Engenheiro em Chefe dos mesmos ramaes, Dr. Aristides Galvão de Queiroz, de empreitada, pela quantia de 15:000$000, principiárão os trabalhos de construcção na 1ª secção a 27 do mez findo, estando tambem já contratados os empreiteiros para a 2ª secção, cuja construcção deve ser começada por todo o mez de Abril seguinte.

A respectiva planta foi approvada por acto do governo provincial de 28 de Janeiro deste anno.

Dos annexos n. 4 e 5 vereis a cópia de um dos contratos, quer para este remal, quer para o de Capivary. No dia 1º de Fevereiro deu-se principio á exploração do ramal do Tieté. A primeira chamada para estes ramaes, já aberta na occasião do ultimo relatorio, montou em 81:000$000. A 2ª, finda em 10 de Dezembro, montou em 70:500$000.

Do annexo n. 6 consta quaes os accionistas que concorrêrão para a 1ª chamada, e do annexo n. 7 os que deixárão de acudir á 2ª. E' de suppôr, porém, que alguns destes fação ainda suas entradas.

Estão encommendados trilhos para 100 kilometros nesses ramaes (annexo n. 8).

Não sendo sufficiente o resultado das 1ª e 2ª chamadas para as despezas já feitas e para a 1ª entrada da encommenda de trilhos, que dependia de 90:000$000, já depositados na casa Mauá & Comp. de S. Paulo, e mesmo porque era preciso fundos para acudir a outras despezas supervenientes, resolveu-se a 9ª chamada da Companhia Ituana, propriamente dita, de que já se fallou neste relatorio.

O resultado das 1ª e 2ª chamadas, cuja parte não tinha de ser de prompto despendida, foi recolhido á casa Mauá, assim como será tambem o da 9ª, vencendo os juros de 8 %.

Do relatorio do Dr. Engenheiro em Chefe consta o seu pessoal technico, vencimentos dos mesmos, trabalhos por elles executados e mais pormenores ; a elle, pois, nos referimos (annexo n. 9).

Da conta (annexo n. 10) conhecereis o estado financeiro dos ramaes, e della vereis terem importado as duas chamadas feitas em 153:262$180 (inclusive juros), e as despezas, considerando nellas 90:000$000 em deposito, em 169:559$734, havendo um saldo a favor do Presidente da Directoria de 16:297$554.

Eis as occurrencias mais importantes, que a Directoria entendeu fazer subir ao vosso conhecimento.

Itú, 9 de Março de 1873.

José Elias Pacheco Jordão.
Barão de Piracicaba.
João Tobias de Aguiar e Castro.
Francisco Corrêa Pacheco. (*)

(*) Deixou de assignar o Director Dr. Francisco Emygdio da Fonseca Pacheco, por estar ausente.

ANNEXOS

N. 1

COPIA. — Contrato para regular o trafego reciproco da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo e a Companhia Ituana, pelas duas linhas.

CAPITULO I

TRAFEGO DE PASSAGEIROS

Art. 1.º As Companhias contratantes poderão reciprocamente vender bilhetes de cada uma das classes de passageiros, de que se compuzerem os seus trens, para as diversas Estações pertencentes, quer a uma, quer a outra Companhia.

Art. 2.º Haverá em cada uma das Estações um registro, em que serão lançados dia por dia, e especificadamente, o numero de bilhetes vendidos de cada classe, os nomes das Estações para onde forão vendidos, e as quantias recebidas.

Art. 3.º Cópias authenticas destes registros e todos os bilhetes arrecadados nas diversas Estações serão enviados diariamente pelos seus Chefes aos das respectivas Estradas, que, á vista delles, organisaráõ uma conta mensal de quanto cada uma das Companhias é devedora á outra, e saldaráõ, em dinheiro, as mesmas contas.

Art. 4.º As bagagens, encommendas, ou quaesquer quantias e valores registrados, que, enviados pelos trens de uma Companhia, tiverem de seguir pela Estrada da outra, serão sujeitos a uma verificação na Estação de contacto, á vista de uma guia que deve acompanhal-os. Esta verificação será feita pelo Chefe da Estação de contacto, na presença do Chefe do trem que faz a entrega e daquelle que recebe os objectos, e, feita ella, o mesmo Chefe da Estação fará na guia as declarações dos resultados obtidos pela dita verificação, e assignal-as-ha, bem como os dous Chefes de trem acima referidos.

CAPITULO II

TRAFEGO DE MERCADORIAS

Art. 5.º De igual modo ao do trafego de passageiros, as duas Companhias poderão despachar, de cada uma das Estações da estrada de sua propriedade, mercadorias de qualquer especie para uma ou mais Estações de propriedade da outra.

Art. 6.º Haverá em cada uma das Estações de ambas as Companhias dous livros de registro, em que serão lançados minuciosamente e com especificação de peso, volume, ou numero, conforme a qualidade dos generos mercaveis, a quantidade das mercadorias, que de qualquer das Estações de uma Companhia fôr despachada para a Estação ou Estações de propriedade da outra, bem como as que forem pelas Estações da primeira Companhia recebidas, provenientes das Estações de propriedade da segunda Companhia.

No livro de registro, em que forem lançadas as mercadorias despachadas, serão escriptas as quantias recebidas.

Art. 7.º A' vista dos registros, de que resa o artigo antecedente, os Chefes das Estações das duas Companhias farão mensalmente um extracto authentico das mercadorias recebidas ou despachadas das suas Estações para as da outra Companhia, e enviarãõ os ditos extractos aos Superintendentes das suas respectivas Companhias; os quaes, de conformidade com os ditos extractos, organisarãõ uma conta, mostrando o debito de uma Companhia em relação á outra, e saldarãõ, em dinheiro do paiz, os mesmos debitos.

Art. 8.º Os Chefes de trens de mercadorias deverãõ estar munidos de uma guia, designando a quantidade, qualidade e outros necessarios pormenores das mercadorias conduzidas pelos trens de que são responsaveis. Na Estação de contacto esta guia será entregue ao Chefe da Estação, que, á vista da mesma guia, poderá verificar, acompanhado do Chefe do trem, se ha ou não alguma falta nas mercadorias enviadas.

Dada a falta, o Chefe da Estação notal-a-ha na mesma guia, e esta nota será por elle assignada, bem como pelo Chefe do trem verificado, e responsavel por parte da Companhia de que é empregado, pela falta encontrada, e pelo Chefe do trem que tem de conduzir as mercadorias ao seu ultimo destino. Se, porém, nenhuma falta fôr encontrada, cessa a responsabilidade do Chefe do trem verificado, e passará, por parte da Companhia a quem serve, para o outro Chefe de trem que tomar conta das mercadorias da Estação de contacto em diante.

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 9.º Todo o serviço da Estação de contacto será feito pela Companhia da Estrada de ferro de S. Paulo, obrigando-se a Companhia Ituana a ter um Agente ou Inspector, com quem o Chefe da Estação possa entender-se quando necessario.

Art. 10. A Companhia Ituana pagará á Companhia da Estrada de ferro de S. Paulo, pelo serviço feito pelo pessoal, proporcionalmente ao trafego (calculado em toneladas e numero de passageiros) que na dita Estação de contacto fôr executado por conta de uma ou outra Companhia. A Companhia Ituana obriga-se a conservar em bom estado, e á sua custa, as calçadas e mais terrenos de propriedade da Companhia Ingleza, por onde passem os seus trilhos.

Art. 11. Fica entendido que a Companhia Ituana pagará o custo de qualquer modificação, ou augmento, nos edificios, plataformas e quaesquer outros accessorios que sejão necessarios fazer-se para facilitar o serviço da Companhia Ituana. S. Paulo, 9 de Novembro de 1872. — *José Elias Pacheco Jordão*. — *D. M. Fox*. Está conforme. — O Secretario, *Francisco Antonio Barbosa*.

N. 2

COPIA.— Extracto da Escriptura de acôrdo celebrado entre a Directoria Ituana, representada pelo seu Procurador, Dr. Antonio de Aguiar Barros, e o Dr. Martinho da Silva Prado, como Presidente interino da Companhia Paulista.— Primeiro: que a Companhia Paulista perceberá uma porcentagem da renda bruta do producto da carga e descarga e passageiros das Estações da Companhia Ituana, que ficarem dentro da zona privilegiada da Companhia Paulista. Segundo: essa taxa ou porcentagem será de dez por cento. Terceiro: que essa porcentagem será tirada do producto, quer dos fretes de generos que se carregarem ou descarregarem, quer dos bilhetes de passageiros que se embarcarem ou desembarcarem nas Estações da zona privilegiada, seja qual fôr a procedencia. Quarto: que, por este acôrdo, não se deve entender resignado ou cedido o privilegio da Companhia Paulista, pois conserva ella em pleno e inteiro vigor todos os seus direitos relativos ao mesmo, quanto á zona privilegiada. Quinto: que as contas da Companhia Ituana, relativas ao presente acôrdo, serão provadas com a exhibição de seus livros, na parte em que se referirem a ellas, sendo que, neste caso, a Companhia Paulista mandará examinal-os por um Agente seu no Escriptorio da Companhia Ituana. Sexto: em toda a questão que suscitar a respeito do cumprimento e execução deste acôrdo, será decidida por arbitros.— E pelo referido Presidente interino da Companhia Paulista, Dr. Martinho da Silva Prado, foi dito que aceitava o presente contrato com todas as clausulas já referidas, e apresentou a distribuição que se segue:— Numero tresentos e quarenta.— A Gomes.— Escriptura de contrato entre a Companhia Ituana e a Paulista, para o fim de poder aquella abrir Estações na zona privilegiada desta. S. Paulo, 18 de Outubro de 1872.— *Quirino Chaves*.— Declarárão as partes que os livros de que trata a quinta condição, só serão exhibidos, se o exigir a Companhia Paulista. E eu, Joaquim José Gomes, Tabellião, que a escrevi.— *Antonio de Aguiar Barros*.— *Martinho da Silva Prado*.— *Manoel José Soares*.— *Saturnino de Freitas Villalva Filho*.— Nada mais se continha nem declarava em a mencionada Escriptura, etc., etc. S. Paulo, 19 de Outubro de 1872.— Está conforme. Itú, 9 de Março de 1873.— O Secretario da Companhia, *Francisco Antonio Barbosa*.

BALANÇO

ACTIVO

Accionistas:			
Pelas entradas a realizar	.....	.....	749:400$000
Instrumentos e ferramentas:			
Importancia dos comprados até 10 de Julho de 1872.	5:794$212		
Idem até hoje.	708$180	6:502$392	
Moveis e utensis:			
Compra dos precisos até 28 de Fevereiro de 1871	930$715		
Idem até o presente	498$550	1:429$265	
Gastos de encorporação:			
Pelos verificados até 21 de Novembro de 1870	.....	174$250	
Estudos definitivos:			
Importancia despendida até 26 de Dezembro de 1870.	7:178$576		
Idem até 10 de Julho de 1872	3:000$000	10:178$576	
Escriptorio technico:			
Pessoal de engenharia até 10 de Julho de 1872.	68:751$783		
Idem até 28 de Fevereiro proximo passado	11:136$199	79:887$982	
Trabalhos de construcção:			
Despendido até 10 de Julho de 1872	601:484$151		
Idem até hoje.	21:540$277	623:024$428	
Desapropriações:			
Gastos feitos até 5 de Junho de 1871.	1:642$000		
Idem até hoje.	4:031$700	5:673$700	
Dormentes:			
Importancia dos fornecidos até 10 de Julho de 1872	117:600$750		
Idem comprados em Fevereiro proximo passado	128$280	117:724$030	
J. Ricardo Wright:			
Dinheiro ao mesmo por conta do fornecimento de trilhos, trem rodante e outros materiaes, despeza de despacho e remessa até 10 de Julho de 1872.	477:813$155		
Idem até hoje	98:613$170	576:426$325	
Via permanente:			
Importancia pelo assentamento de trilhos até 10 de Julho de 1872	37:663$120		
Idem até o presente	85:046$080	122:709$200	
Trem rodante:			
Armação, custeio, e outras despezas até 10 de Julho de 1872	4:744$292		
Idem até hoje.	8:715$625	13:459$917	
Estações e officinas:			
Gastos feitos até 10 de Julho de 1872.	10:852$492		
Idem até o presente	53:791$024	64:643$516	
Telegrapho:			
Postes, instrumeutos, e outras despezas até hoje.	.....	8:301$080	
Gastos diversos:			
(Não vencem juros.)			
Transferencia de acções, inauguração e outras despezas	.....	2:361$095	
Despezas geraes:			
Realizadas até 10 de Julho de 1872	18:848$066		
Idem até esta data	7:602$880	26:450$946	1,658:946$702
Despezas do trafego:			
Materiaes:			
Compra dos materiaes precisos para custeio até hoje.	.....	5:511$250	
Pessoal:			
Repartição da tracção	4:835$727		
Idem do almoxarifado	180$000		
Idem das Estações	2:381$000		
Idem do Telegrapho.	400$000		
Idem de engenharia e via permanente	16:129$022	23:925$749	
Despezas diversas			
Importancia realizada	.....	54$040	29:491$039
Acções em commisso:			
Importancia de 10 acções cahidas em commisso na 6ª chamada	.....	.....	2:000$000
Contas correntes:			
Importancia em mão de diversos.	.....	103:400$000	
Deposito:			
Importancia depositada no Juizo Municipal de Jundiahy em 16 de Julho de 1872, para levantamento de embargos feitos nas obras da Companhia, e custas	10:074$090		
Idem em poder do depositario da Companhia nesta Cidade	429$250	10:503$340	
Caixa:			
Dinheiro existente	.....	45:715$049	159:618$389
			2,599:456$130

PASSIVO

Capital:		
12,500 acções a 200$000 cada uma.	.....	2,500:000$000
Dividendos:		
Pelos que não têm sido reclamados, a saber:		
Dos anteriores dividendos	4:831$361	
Do quarto dito.	18:291$646	23:123$007
Sellos de acções:		
Saldo desta conta.	203$600	
Emolumentos:		
Pelos que se têm cobrado em virtude do art. 47 dos estatutos	687$300	
Lucros e perdas:		
Saldo até hoje.	2:604$610	3:495$510
Rendimento do trafego:		
Pelo que fôra arrecadado	.....	1:562$860
Cauções:		
Pelas que prestárão os seguintes senhores:		
Amaral, Faro & Dulley.	61:164$420	
João Marques Faria	9:710$874	
Joaquim de Almeida Arruda	11$000	
Jorge Greiner.	388$159	71:274$753
		2,599:456$130

Escriptorio central da Companhia Ituana em Itú, 5 de Março de 1873.

J. M. de Sampaio, guarda-livros.

N. 4

COPIA.—Traslado da Escriptura de contrato de empreitada, que fazem Carlos Augusto de Vasconcellos Tavares e Zeferino José de Medeiros com a Directoria da Companhia Ituana, representada por seu Presidente, o Exm. Dr. José Elias Pacheco Jordão, como abaixo se declara. (Livro de Notas n. 49, á fl. 205 v.) Saibão quantos este publico instrumento de Escriptura de contrato de empreitada virem, que sendo no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta e tres, quinquagesimo segundo da independencia e do Imperio, aos cinco dias do mez de Fevereiro do dito anno, nesta Cidade de Itú, e em meu cartorio, comparecêrão partes entre si havidas e contratadas, de uma, como empreiteiros, Carlos Augusto de Vasconcellos Tavares, residente nesta Cidade, e Zeferino José de Medeiros, residente na Villa de Nazareth; e de outra, como aceitante, a Directoria da Companhia Ituana, representada por seu Presidente, o Exm. Dr. José Elias Pacheco Jordão, de mim reconhecidos pelos proprios de que trato e dou fé. Pelos empreiteiros foi dito perante as testemunhas ao diante nomeadas e assignadas, que achando-se justos e contratados com a Directoria da Companhia Ituana para tomarem a si parte da construcção do ramal da Estrada de ferro de Capivary, mencionão as clausulas, condições e convenções, pelo modo seguinte: Primeira: obrigão-se a fazer no dito ramal seis kilometros, mais ou menos, dos quaes receberão, em data de hontem, um kilometro do Engenheiro em Chefe, ficando a seu cargo todo o movimento de terras e obras de arte comprehendidos nos mesmos. Segunda: obrigão-se a seguir restrictamente as condições e especificações constantes de um folheto impresso e assignado por Carlos Krauss, em data de vinte e dous de Agosto de mil oitocentos e setenta, que fica fazendo parte integrante deste contrato, cujos dous exemplares vão assignados na primeira e ultima folha pelas partes contratantes, e por mim Tabellião rubricadas, ficando um em poder de cada parte contratante. Terceira: o preço de todas as obras, quer de movimento de terra, quer de arte, será com abatimento de quatorze por cento da tabella do preço constante do mesmo folheto impresso, e a conclusão de todos esses serviços será até 30 de Outubro do corrente anno, serviços estes que começão nesta data. Quarta: obrigão-se mais a fornecer aos Engenheiros, além dos operarios de que se faz menção em o dito folheto impresso, os que forem precisos, com suas ferramentas, para quaesquer estudos definitivos em conclusão, que porventura faltem na linha a seu cargo, como secções transversaes, feituras de picadas, estacas, *et cætera*. Quinta: obrigão-se mais ás multas estabelecidas no capitulo quarto, paragrapho terceiro, das especificações do mesmo folheto, no caso de exceder o prazo marcado para a entrega dos trabalhos a seu cargo. Sexta: obrigão-se a aceitar o fôro desta Cidade para todas as questões que suscitarem-se e acções que lhe possão ser propostas pela Directoria. Pelo Presidente da Directoria foi dito que aceitava a presente Escriptura na fórma nella declarada. De como assim disserão e outorgárão dou minha fé, e me requerêrão lhes lavrasse esta, que sendo-lhes lida, e achando a contento, se assignão com as testemunhas presentes, o Capitão José Teberiçá Piratininga e Agostinho Antonio de Mello, todos desta Cidade, e reconhecidos de mim, Francisco José de Andrade, Tabellião, que a escrevi. A presente Escriptura paga o preço fixo de duzentos réis.—O Tabellião, *Andrade*.—*Carlos Augusto de Vasconcellos Tavares*.—*Zeferino José de Medeiros*.—*José Elias Pacheco Jordão*.—*José Teberiçá Piratininga*.—*Agostinho Antonio de Mello*.—Estava uma estampilha de duzentos réis. Nada mais se continha nem declarava em a dita e mencionada Escriptura, que para aqui bem e fielmente fiz trasladar, e me reporto ao original em meu poder e car-

torio. O referido é verdade de que dou fé e me assigno, nesta Cidade de Itú, aos seis dias do mez de Fevereiro de mil oitocentos e setenta e tres. E eu, Francisco José de Andrade, Tabellião, que subscrevi, conferi e assigno em publico e raso. (Em testemunho de verdade estava o signal publico.) — *Francisco José de Andrade.* Conferido.— *Andrade.*— Estava uma estampilha de duzentos réis inutilisada.

Este contrato refere-se aos trabalhos da 2ª secção, devendo os da 1ª ficar concluidos em 31 de Julho do corrente anno. Itú, 9 de Março de 1873. Conforme.— O Secretario da Companhia, *Francisco Antonio Barbosa.*

N. 5

COPIA.—1.ª—Traslado de Escriptura de contrato de empreitada que faz José Daniel de Mello com a Directoria da Companhia Ituana, representada por seu Presidente, o Excellentissimo Doutor José Elias Pacheco Jordão, como abaixo se declara.— Livro de Notas n. 49, á fl. 208.— Saibão quantos este publico instrumento de Escriptura de contrato de empreitada virem, que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil oitocentos e setenta e tres, quinquagesimo segundo da independencia e do Imperio, aos oito dias do mez de Fevereiro do dito anno, nesta Cidade de Itú e em meu Cartorio, comparecêrão partes entre si havidas e contratadas, de uma, como empreiteiro, José Daniel de Mello, residente na Cidade de Campinas, e de outra, como aceitante, a Directoria da Companhia Ituana, representada por seu Presidente, o Excellentissimo Doutor José Elias Pacheco Jordão, residente nesta Cidade, ambos de mim reconhecidos pelos proprios de que trato e dou fé. Pelo empreiteiro acima mencionado me foi dito, perante as testemunhas ao diante nomeadas e assignadas, que achando-se justo e contratado com a Directoria da Companhia Ituana para tomar a si parte da construcção do ramal da Estrada de ferro da Constituição, menciona as clausulas, condições e convenções, pelo modo seguinte:— Primeiro: obriga-se a fazer no dito ramal, na primeira secção, seis kilometros de estrada, ficando a seu cargo todo o movimento de terras e obras d'arte comprehendidos nos mesmos. Segundo: obriga-se a seguir restrictamente as condições e especificações constantes de um folheto impresso, assignado por Carlos Krauss, em data de vinte e dous de Agosto de mil oitocentos e setenta, que fica fazendo parte integrante deste contrato, cujos dous exemplares vão assignados na primeira e ultima folha pelas partes contratantes, e por mim Tabellião rubricadas, ficando um em poder de cada parte contratante. Terceiro: o preço de todas as obras, quer de movimento de terra, quer d'arte, será com o abatimento de quinze por cento da tabella de preços, constante do mesmo folheto impresso, e a conclusão de todos estes serviços será no ultimo de Janeiro de mil oitocentos e setenta e quatro, sendo os serviços de construcção principiados de quinze de Fevereiro a ultimo de Março do corrente anno, segundo o dia que fôr designado pelo Engenheiro, com uma antecedencia, pelo menos, de quinze dias. Quarta: obriga-se mais a fornecer aos Engenheiros, além dos operarios de que se faz menção no dito folheto, os que forem precisos, com suas ferramentas, para conclusão de quaesquer estudos definitivos, que porventura faltem na linha a seu cargo, como secções transversaes, feituras de picadas, estacas, *et cætera*; assim como a uma multa de um conto de réis, no caso de não dar principio aos trabalhos de construcção no tempo designado. Quinta: obriga-se ás multas estabelecidas no Capitulo quarto, paragrapho terceiro das especificações do mesmo folheto, no caso de exceder o prazo marcado para a entrega dos trabalhos a seu cargo. Sexta: obrigá-se a aceitar o fôro desta

Cidade para todas as questões que se suscitarem e acções que lhe possão ser propostas pela Directoria. Pelo Presidente da Companhia Ituana foi dito que aceitava a presente Escriptura na fórma nella declarada. De como assim disserão e outorgárão dou minha fé, e me requerêrão lhes lavrasse esta, que sendo-lhes lida, e achando a contento, se assignão com as testemunhas presentes, o Doutor Francisco Antonio Barbosa e Manoel José Villaça, todos desta Cidade, e reconhecidos de mim, Francisco José de Andrade, Tabellião, que a escrevi. A presente Escriptura paga o sello fixo de duzentos réis.—O Tabellião, *Andrade*.—*José Daniel de Mello*.—*José Elias Pacheco Jordão*.—*Francisco Antonio Barbosa*.—*Manoel José Villaça*. —Estava uma estampilha de duzentos réis. Nada mais se continha e nem declarava em a dita e mencionada Escriptura, que para aqui bem e fielmente fiz trasladar, e me reporto ao original em meu poder e cartorio. O referido é verdade de que dou fé e me assigno, nesta Cidade de Itú, aos dez dias do mez de Fevereiro de mil oitocentos e setenta e tres. E eu, Francisco José de Andrade, Tabellião, que subscrevi, conferi e assigno em publico e raso. Em testemunho da verdade.—*Francisco José de Andrade*. Itú, dez de Fevereiro de mil oitocentos e setenta e tres.—Estava uma estampilha de duzentos réis.

O prazo para a conclusão das obras da 2ª secção finda-se a 31 de Março de 1874. Itú, 9 de Março de 1873. Conforme.—O Secretario da Companhia, *Francisco Antonio Barbosa*.

N. 6

Relação dos Accionistas dos ramaes, que fizerão suas entradas da 1ª chamada

		Acções.
1	Antonio Morato de Carvalho	2
2	Antonio de Barros Ferraz	60
3	Antonio Galvão de Almeida	10
4	Antonio Narciso Coelho	5
5	D. Alda da Silva Prado	5
6	Antonio Teixeira de Escobar	5
7	Affonso Agostinho Gentil de Andrade	5
8	Aquilino José Pacheco	10
9	Antonio de Paula Martins	5
10	André Sacks	5
11	Dr. André Dias de Aguiar	5
12	Antonio Nunes Meirelles	5
13	Antonio Gomes de Souza	3
14	André Ferraz de Sampaio	10
15	Antonio Carlos de Arruda Botelho	25
16	Antonio da Costa Moreira	20
17	Antonio José da Silva Gôrdo	10
18	Dr. Antonio da Costa Pinto e Silva	200
19	Antonio Corrêa Pacheco	70
20	Alexandre Luiz de Almeida Barros	100
21	D. Anna Candida de Almeida Lima	35
22	Antonio Corrêa de Moraes Silveira	75
		670

	Acções.
Transporte	670
23 Antonio de Moraes Navarro	20
24 Antonio Manoel Alves	20
25 Antonio Corrêa Leite de Moraes	20
26 Antonio Mariano Corrêa de Moraes	20
27 Dr. Antonio Aguiar de Barros	50
28 Augusto & Toledo	5
29 Antonio José de Assumpção	5
30 Antonio Teixeira de Assumpção	10
31 Dr. Antonio de Campos Toledo	10
32 Augusto Teixeira de Campos Assumpção	5
33 Antonio Dias Ruivo	2
34 Bento Joaquim Felix	1
35 Bento Antonio de Moraes	5
36 Bertholdo Granner	2
37 Bento Fallel	5
38 Bento Barreto de Almeida Gurgel	20
39 Dr. Bernardo Avelino Gavião Peixoto	80
40 Barão da Serra-Negra	200
41 Baroneza de Itú	50
42 Cornelio de Oliveira Cesar	5
43 Dr. Candido Barata Ribeiro	25
44 Claudino de Almeida Cesar	5
45 Carlos Gueler	5
46 Carlos de Arruda Botelho	50
47 Conrado Hebling	5
48 Custodio Manoel Alves	5
49 Domingos Teixeira de Assumpção	10
50 Domingos Gonçalves Bastos	5
51 Dr. Domingos de Almeida Campos	10
52 Emygdio Justino de Almeida Lara	20
53 Elias da Silveira Leite	20
54 Dr. Eulalio da Costa Carvalho	10
55 Caetano José Gomes Carneiro	10
56 Dr. E. Lourenço Mac Tyre	5
57 Dr. Estevão Ribeiro de Souza Rezende	100
58 Elias Vaz de Almeida	50
59 Evaristo de Campos Leite	5
60 Fernando Ferraz de Arruda	50
61 Dr. Francisco da Costa Carvalho	10
62 Francisco Manoel de Oliveira	10
63 Felisberto José Cardoso Junior	5
64 Francisco Franco de Lima	5
65 Francisco Stipps	2
66 Fernando Paes de Barros	100
67 Dr. Felippe Xavier da Rocha	100
68 Padre Francisco Galvão Paes de Barros	5
69 Dr. Frederico Dabney de Avellar Brotero	10
70 Francisco José de Souza	5
71 Dr. Francisco Xavier Paes de Barros	100
72 Francisco Corrêa de Moraes	10
73 Francisco Domingues de Assumpção	6
74 Francisco Fernandes de Barros	80
	2.043

	Acções.
Transporte	2.043
75 Francisco Pires Corrêa	50
76 Francisco Antunes de Almeida	4
77 Francisco de Toledo Pisa	5
78 Padre Francisco da Costa Araujo e Mello	10
79 Francisco Corrêa de Almeida Moraes	5
80 Gregorio Perche de Menezes	2
81 Gentil José Gomes	5
82 Henrique Pedroso de Camargo Moraes	2
83 Henrique Schmilling	10
84 Honorato Rodrigues de Barros	10
85 Herculano Bueno do Livramento	25
86 Joaquim Pinto Nunes	2
87 Padre Joaquim Cypriano de Camargo	50
88 Joaquim de Oliveira Cesar	10
89 J. Wenceslão de Almeida Cunha	10
90 João Raposo e Cunha	2
91 José Daniel de Oliveira Franco	10
92 Joaquim Antonio Delgado	5
93 Joaquim Galvão de Almeida	10
94 José Antonio Gonçalves de Oliveira	10
95 João Fructuoso Coelho	5
96 José Pinto de Almeida Junior	5
97 José Amancio da Silveira	20
98 Joaquim Pinto de Almeida	50
99 José Custodio Soares de Barros	10
100 José Pinto de Almeida	50
101 João Leite Ferraz de Arruda	60
102 José Teixeira Mendes	5
103 José Antonio de Faria	5
104 Padre João José de Almeida	20
105 Joaquim Teixeira de Barros	5
106 Joaquim Teixeira de Toledo	5
107 João Mathias Blumer	5
108 Jacob Dickl	5
109 José Stipps	4
110 Joaquim da Costa Lordillo	2
111 José Epaminondas Ferreira	5
112 Ignacio Ferreira de Camargo Salles	7
113 Joaquim da Cunha Raposo	5
114 João Augusto de Brito	5
115 Joaquim Rodrigues Cesar	5
116 Joaquim da Silveira Mello	50
117 José Romão Leite Prestes	4
118 João José da Silva	5
119 Joaquim José de Moraes Barros	5
120 Joaquim José Moreira	2
121 João Lourenço Fernandes de Aguiar	10
122 João da Cruz Leite	20
123 João Paulo da Cruz Leite	10
124 Dr. José Ramos Corrêa e Silva	10
125 Julio Cesar de Mattos	5
	2.684

4

	Acções.
Transporte	2.684
126 João de Arruda Leite Penteado	5
127 José de Arruda Leite Penteado	5
128 Dr. João Tobias de Aguiar e Castro	100
129 José Bento de Mattos	50
130 José Fernando de Almeida Barros	50
131 José Fernando de Almeida Barros Junior	50
132 José Ferraz de Camargo	40
133 Joaquim Manoel Alves	20
134 Joaquim Antonio Corrêa	10
135 José Joaquim de Arruda	5
136 Dr. Joaquim Mariano de Almeida Moraes	5
137 José Rodrigues Caldeira	20
138 José Corrêa Leite de Moraes	5
139 José Braulio de Camargo	3
140 Jacob Mader	5
141 Joaquim Fernando Paes de Barros	25
142 Dr. Joaquim Fernando de Barros	5
143 Joaquim Corrêa de Moraes Abreu	10
144 José de Toledo Pisa e Almeida	25
145 Joaquim de Toledo Pisa e Almeida	20
146 Joaquim de Camargo Penteado	20
147 José Alves Moreira	1
148 José Martins Bonilha	20
149 José Ricardo Wright	20
150 Joaquim Pires Corrêa	50
151 Joaquim Augusto de Souza	10
152 José Joaquim de Almeida	2
153 José Dias de Toledo Junior	10
154 José Joaquim de Arruda	6
155 Joaquim Vieira de Arruda	5
156 José Dias Pacheco	10
157 João Pedro da Silveira	2
158 José Corrêa de Moraes Silveira	10
159 João de Camargo Penteado	6
160 Lourenço Castanho da Silveira	10
161 D. Lydia da Silva Prado	5
162 Luiz Diniz da Costa	2
163 Luiz Antonio de Almeida Barros	70
164 D. Luiza Maria de Toledo Lima	10
165 Luciano Dias Ferraz	20
166 Dr. Luiz Carlos de Assumpção	10
167 Dr. Luiz Antonio de Souza Ferraz	10
168 Luiz Augusto Teixeira de Assumpção	10
169 Dr. Manoel de Moraes Barros	20
170 Manoel da Rocha Garcia	50
171 D. Maria Rosa Lopes Pinto	5
172 Martinho Hilsdorf	2
173 Miguel Antonio Gonçalves de Arruda	30
174 Martinho Fischer	5
175 D. Maria Joaquina de Barros	50
176 D. Maria de Annunciação do Canto C. Leitão	50
177 Manoel Ferraz de Arruda Campos	50
	3.723

		Acções.
	Transporte	3.723
178	Manoel Bernardino de Almeida Lima	50
179	D. Manoella Innocencia Alves de Assumpção	10
180	Manoel Corrêa de Toledo	5
181	Manoel Alves de Almeida Falcão	2
182	Manoel Alves de Almeida	30
183	Octaviano Augusto Alves Lima	5
184	Pedro Blumer	3
185	Dr. Prudente José de Moracs Barros	20
186	Pedro Nicoláo Stipps	5
187	Pedro de Almeida Barros	10
188	Pedro Ferraz de Andrade	10
189	Pedro de Paula Bauer	5
190	Ricardo Pinto de Almeida	10
191	Raphael da Silveira Mello	20
192	Raymundo Gomes da Silva	10
193	Salvador da Silveira Corrêa	10
194	Serafim Febeliano da Costa	10
195	Salvador Corrêa de Almeida Moraes	5
196	Theodoro Ferraz de Andrade	10
197	Thomaz da Silveira Moraes	10
198	Salvador Nardy de Vasconcellos	25
199	Valentim Hebling	5
200	Viuva Viegas & Viegas Jost	50
201	Theotonio Rodrigues de Lara Campos	5
202	Zeferino Antonio Vieira Guimarães	2
203	Antonio Messias Franco, 1ª e 2ª	50
204	João Morato de Carvalho, 1ª e 2ª	2
		4.102

Está conforme. Itú, 9 de Março de 1873.—O Secretario da Companhia, *Francisco Antonio Barbosa.*

N. 7

Relação dos Accionistas que não acudirão á 2ª chamada dos ramaes

		Acções.
1	Dr. Antonio da Costa Pinto e Silva	200
2	Antonio Corrêa Leite de Moraes	20
3	Dr. Bernardo Avelino Gavião Peixoto	80
4	Francisco Corrêa de Moraes	10
5	Padre Francisco da Costa Araujo e Mello	10
6	Honorato Rodrigues de Barros	10
7	Joaquim Galvão de Almeida	10
8	Dr. José Ramos Corrêa e Silva	10
9	Joaquim Fernando Paes de Barros	25
10	Joaquim de Camargo Penteado	20
11	José Ricardo Wright	20
12	José Dias de Toledo Junior	10

	Acções.
13 D. Maria Joaquina de Barros.	50
14 D. Manoella Innocencia Alves de Assumpção	10
15 Manoel Alves de Almeida.	30
16 Raymundo Gomes da Silva	10

Seguem-se outros accionistas de 5 acções para menos. Itú, 9 de Março de 1873. Está conforme.—O Secretario da Companhia, *Francisco Antonio Barbosa.*

N. 8

COPIA.—A Directoria da Estrada de ferro Ituana desta Provincia, neste acto, representada por seu Presidente, o Dr. José Elias Pacheco Jordão, e D. M. Fox, Engenheiro Civil, tem justo e celebrado o seguinte contrato para o fornecimento de trilhos e accessorios para cem kilometros de via ferrea, a cujas disposições se ligão, nos termos dos artigos abaixo declarados.

PRIMEIRO

D. M. Fox obriga-se:

Art. 1.º A contratar na Inglaterra o fornecimento de trilhos Vignolles e seus accessorios para cem kilometros de via, conforme os da linha ferrea Ituana, quer na fórma, quer na qualidade do material.

Art. 2.º A fornecer os trilhos e mais accessorios para os cem kilometros de via em cinco prestações de vinte kilometros cada uma, pelo modo seguinte: A primeira remessa principiará a ser embarcada em Inglaterra com destino a Santos, no fim de quatro mezes, da data da assignatura do presente contrato, e estará concluida por todo o mez de Maio de 1873. A segunda remessa será embarcada por todo o mez de Agosto de 1873. A terceira remessa será embarcada por todo o mez de Setembro de 1873. A quarta remessa estará concluida o embarque por todo o mez de Abril de 1874. A quinta e ultima remessa findará o embarque por todo o mez de Agosto de 1874.

Art. 3.º Se, por motivos não justificados perante a Directoria da Companhia da Estrada de ferro Ituana, deixar de ser embarcada qualquer das remessas acima declaradas, em devido tempo, e que disso possa resultar prejuizo ou occasione demora no assentamento dos trilhos, pagará o fornecedor, por cada mez de demora, a multa progressiva de 2, 4, até 6 % ao mez sobre o valor da remessa.

Art. 4.º A fazer esta compra nas melhores condições possiveis quanto ao preço e qualidade do material.

Art. 5.º A carregar os navios com direcção a Santos, e depois de desembaraçados ali pela Alfandega, os descarregará na ponte da Estrada de ferro em Santos, e dentro de vinte dias depois de atracado o navio na dita ponte, fará passar os materiaes para a Estrada de ferro, afim de por ella serem conduzidos para Jundiahy, fazendo ahi a descarga.

Art. 6.º Dar todos os passos e providencias precisas para o transporte dos materiaes, quer da Inglaterra para Santos, quer de Santos para Jundiahy.

SEGUNDO

A Directoria da Companhia Ituana da Estrada de ferro, em nome da dita Companhia, obriga-se:

Art. 1.º A ter, em Londres, no Banco Mauá, ou qualquer outro Banco approvado, um credito aberto da quantia de nove mil libras esterlinas, £ 9.000, como valor approximado da primeira prestação, para que possão os mesmos banqueiros, em vista da apresentação da conta e do conhecimento dos materiaes embarcados a bordo dos navios com destino a Santos, fazer o respectivo pagamento no valor da remessa, a D. M. Fox, ou á sua ordem, sacando elles sobre a Directoria da Estrada de ferro Ituana, por letra de cambio a 90 dias de vista, tres mezes antes do começo do embarque de quaesquer das prestações seguintes, a renovar o credito até o valor nominal de cada successiva prestação. Destas cartas de credito, na occasião de serem abertas, deverá ser fornecido ao contratante um certificado authentico.

Art. 2.º A pagar-lhe em Santos, em todas as occasiões da chegada dos navios com os materiaes encommendados, e depois de descarregados na ponte da Estrada de ferro, o importe dos fretes, seguro maritimo e despezas da Alfandega.

Art. 3.º A pagar-lhe o frete do transporte de Santos a Jundiahy, segundo a tabella da Estrada de ferro, e mais 800 réis por cada tonelada de trilhos e seus accessorios, como indemnisação das despezas de descarga dos navios, carregar nos wagões, e da descarga em Jundiahy.

Art. 4.º A pagar-lhe em todas as chegadas dos navios e depois de descarregados, a commissão de 2 % sobre o custo da encommenda em Inglaterra, sendo o cambio calculado á taxa de 24 dinheiros por mil réis, como indemnisação do seu trabalho.

Art. 5.º No caso da Directoria da Companhia da Estrada de ferro Ituana não cumprir a execução deste contrato, na totalidade dos trilhos e seus accessorios para os cem kilometros, incorrerá na multa de 5 % do valor da quantidade não executada. E por toda a demora que houver da parte da Directoria nos pagamentos acima estipulados, correrá a favor do contratador o premio de 1 % ao mez, contado da data em que devião ter sido feitos estes pagamentos. Fica livre, porém, á Companhia Ituana diminuir o numero de chapas de juncção e intermediarias, comtanto que o faça com antecedencia pelo menos de quatro mezes, antes do tempo do embarque na Inglaterra, não tendo por isso lugar a multa acima celebrada, por qualquer diminuição feita, assim como fica-lhe livre o direito de, dentro do mesmo prazo, poder alterar os seus modelos, bem como dos parafusos e pregos.

Art. 6.º O fornecedor só poderá firmar, desde já, o preço da primeira remessa ; mas as quatro seguintes o serão quatro mezes antes do tempo marcado para o embarque de cada prestação ; porém se, em qualquer occasião, convier á Directoria da Companhia Ituana firmar o preço das prestações que faltarem, o poderão fazer de combinação com o contratador. Itú, 9 de Março de 1873.—O Secretario da Companhia, *Francisco Antonio Barbosa*.

N. 9

COPIA.—Capivary, 28 de Fevereiro de 1873.—Illm. e Exm. Senhor.—Como me cumpre, e de conformidade com o que me foi determinado em seu officio de 19 do corrente, passo ás mãos de V. Exc o presente relatorio, em que succintamente exponho o estado dos trabalhos de exploração e construcção dos ramaes a meu cargo, bem como as principaes occurrencias, que são relativas a esses trabalhos, desde o seu começo.

RAMAL DE CAPIVARY

Comecei as primeiras explorações para este ramal em principio de Julho do anno proximo passado, com um Engenheiro, chefe de turma, e dous conductores; occupando-se esta turma nos primeiros estudos que tive de fazer, para escolha do ponto de partida, ou de entroncamento do ramal na linha Ituana. Em 2 de Setembro do mesmo anno, tendo concluido as medições finaes desta Estrada, de que me achava encarregado, dividi a linha a explorar em duas secções de estudos, passando uma segunda turma de um Engenheiro e um Ajudante a fazer as explorações na 2ª secção. Existindo já um ante-projecto para a mesma linha, organisado pelo Engenheiro Dr. Paula e Souza, e concluindo eu o reconhecimento geral de toda a zona do terreno, que devia interessar o traçado, no que muito me auxiliou a planta levantada por aquelle Engenheiro; tive de firmar desde logo o ponto mais conveniente para o entroncamento na linha principal. A' vista do estudo comparativo dos tres traçados, que corresponderião nos tres pontos de juncção que naturalmente se offerecião, isto é: o ponto da — Cachoeira —, escolhido pelo Sr. Dr. Paula e Souza; o ponto do — João Firmiano —, tres kilometros áquem; e o do — Pimenta —; decidi-me pelo segundo, levado pelas razões que expuz em um relatorio, que acompanhou o esboço geral do traçado, apresentado em Setembro do anno passado; razões que se resumião: 1º, no encurtamento da linha a construir, sem augmento no trajecto total, sujeito a frete; 2º, na passagem da mesma linha pela Villa de Indaiatuba, circumstancia não de todo desprezivel para um ramal de interesse local; e, 3º, finalmente, em uma maior commodidade e barateza de transporte que resultavão para o movimento de passageiros e commercio interno entre Itú e os pontos terminaes do ramal. Além de difficuldades technicas, que apresentava o entroncamento no — Pimenta —, nenhuma vantagem especial tinha a favor, que o justificasse. O entroncamento na — Cachoeira — teria sobre o que foi adoptado a unica pequena vantagem de melhores declives na extensão de 10 kilometros, em que o traçado correspondente seria distincto do outro. Segundo a linha indicada pelo ante-projecto a que me tenho referido, seria de 45 kilometros o desenvolvimento total do ramal a construir, ou de 113 kilometros a extensão de via a percorrer para servir a área comprehendida entre Jundiahy, Itú e Capivary, considerando o movimento de importação e exportação, e de 75 kilometros para servir o commercio interno entre Itú e Capivary. O entroncamento, no ponto em que se acha, reduziu de 2 a 3 kilometros a linha a construir e o percurso total do material rodante no serviço de importação e exportação, diminuindo ainda de 5 a 6 kilometros o trajecto do mesmo material no serviço interno entre Itú, Indaiatuba e Capivary, o que tudo significa não sómente economia de construcção, mas de conservação, de material e de custeio, correspondentes a essas reducções, além da economia realizada, na totalidade do custo dos transportes; solução duplamente favoravel para o caso especial de uma Companhia local, como a Ituana, cujos accionistas são os mesmos e principaes expedidores, ou importadores. Partindo da Cachoeira a linha traçada em planta pelo Engenheiro Dr. Paula e Souza, teria de desenvolvimento 45 kilometros; mas esta linha, estimativamente traçada sobre os dados geraes da planta levantada e de um eixo de nivellamento com transversaes a grandes distancias, era apenas, como verifiquei, uma directriz, em torno da qual teria de serpear e accommodar-se ainda, para ser economica a linha definitiva; que realmente não poderia ter então menos de 47 kilometros, para que o seu custo kilometrico correspondesse ao da linha hoje em construcção. Resultaria, pois, em verdade, uma differença entre os dous traçados, não de 2 a 3, mas de 4 a 5 kilometros. Em vista dessas razões e de outras, que expendi em meu citado relatorio, foi approvada a solução que recommendei relativa ao entroncamento; e no dia de Dezembro proximo findo,

estando já locada parte da 1ª secção, tiverão começo os trabalhos de movimento de terras nesta secção. No dia 14 de Janeiro forão começados os mesmos trabalhos na 2ª secção, achando-se elles hoje em actividade em toda a extensão da linha, dividida em onze lotes de empreitadas parciaes. Segundo a ultima medição a que se procedeu, era o seguinte o estado das obras executadas até o dia 15 do corrente:

	ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE	VALORES	
			PARCIAES	TOTAL
1	*Trabalhos preparatorios*	m²		
	Roçada em capoeira . . .	59.970,000	77$490	
		59.970,000		
2	*Movimento de terras*	m³		
	1ª Categoria.	563,150		
	2ª »	18.898,390		
	3ª »	2.839,850		
	4ª »	56,000		
	5ª »	27,500		
		22.384,890	16:760$092	
3	*Obras de arte*	m³		
	Alvenaria de pedra . . .	46,75		
	Dita de tijolo	8,63		
		55,38	830$993	18.367$575
	Valor total pagavel das obras			18.367$575

Resultado que dá o preço médio de 749 réis por metro cubico de terra, transporte comprehendido, sendo de 60ᵐ a distancia média deste transporte. A importancia total das obras executadas correspondendo á da conclusão de 35 kilometros de leito, deduz-se, do mesmo resultado, um custo médio kilometrico de 5:200$000 para promptificação do leito, na extensão actualmente em construcção. Tambem, apezar das difficuldades que tivemos a vencer, em consequencia da irregularissima configuração topographica da maxima parte do terreno, creio poder assegurar que, para todo o ramal, o custo de construcção do leito não attingirá o algarismo de 250:000$000.

RAMAL DE PIRACICABA

Está dividido este ramal em 2 secções: tendo a 1ª, 23, e a 2ª, 21 kilometros. Desde o dia 8 do corrente estão em andamento os trabalhos preparativos de construcção da 1ª secção, cujo pessoal technico ficou composto do Engenheiro Luiz Bianchi, chefe da secção, e conductor John Clinck. Forão distribuidos a quatro empreiteiros lotes de serviço, na extensão total de 18 kilometros, não se tendo ainda apresentado o empreiteiro do lote

restante (de 5 kilometros). Marquei a todos desta secção o dia 10 de Março, como termo do prazo, dentro do qual devem dar começo aos trabalhos de construcção ; e achando-se quasi terminados os trabalhos preparativos, com excepção de 5 kilometros do empreiteiro Bernardino de Azevedo e Silva, forão hontem (27 de Fevereiro) encetados os trabalhos de movimento de terras.

RAMAL DO TIETÉ

No dia 1º do corrente dei começo ás explorações para este ramal, que deve entroncar-se no de Piracicaba, tendo com este uma extensão commum de 3 kilometros, a chegar á Estação de Capivary. Compõe-se o pessoal de exploração dos Engenheiros E. Estevaux, chefe de turmas, C. O. Bordini, ajudante, e conductor John Maxwell. Em poucos dias terei de levar até a Cidade do Tieté o reconhecimento geral que me compete pessoalmente, para determinação da zona de estudos, pontos de passagem, ponto terminal na Cidade, etc. Achão-se hoje as explorações além do valle do Ribeirão Itapeva, e á vista dos reconhecimentos parciaes já feitos e das informações que tenho colhido, espero que dentro de dous mezes estarão concluidos os estudos do traçado.

PESSOAL TECHNICO

Compõe-se actualmente o pessoal technico, empregado no serviço dos tres ramaes, de 4 Engenheiros chefes de secção, 2 ditos ajudantes e 3 Conductores, assim distribuidos:

RAMAL DE CAPIVARY

1ª Secção

	Vencimentos.
Dr. Antonio Dias dos Santos, chefe de secção . . .	416$666
Hilario Stuart Le Page, ajudante.	300$000

2ª Secção

Alexandre Zvançoff, chefe de secção.	416$666
Nicoláo José de Athouguia, conductor	200$000

RAMAL DE PIRACICABA

1ª Secção

	Venc. mensal
Luiz Bianchi, chefe de secção.	416$666
John Clinck, conductor.	200$000

RAMAL DO TIETÉ

(Turma de exploração)

E. Estevaux, chefe	500$000
Dr. C. Bordini, ajudante	300$000
John Maxwell, conductor	200$000

EMPREITADAS

Têm sido distribuidos lotes de serviços nos dous ramaes de Capivary e de Piracicaba, aos seguintes empreiteiros:

1ª Secção

	Kilometros.
Britavaldo Francisco Pereira	4
Bento Joaquim Monteiro	3
José Vicente Nunes	7
Daniel dos Santos Silva	3
Diogo do Amaral Campos	3

2ª Secção

José da Silva Oliveira Guimarães	3
José Alves Cesario	3
Mosé Brughera	2
Carlos A. de Vasconcellos Tavares	6
Manoel dos Santos Faria	3
Antonio Soares Pinho	4
José Tebyriçá	0,900
	41,900

RAMAL DE PIRACICABA

1ª Secção

Mosé Brughera	3
José Daniel de Mello	6
João José da Silva	4
Sebastião J. do Amaral Gurgel	5
Distribuidos	18

(Não se apresentou ainda o Sr. Bernardino de Azevedo e Silva.) Deus guarde a V. Exc.—Illm. e Exm. Sr. Dr. José Elias Pacheco Jordão, dignissimo Presidente da Directoria da Companhia Ituana.—*Aristides Galvão de Queiroz,* Engenheiro em chefe dos ramaes. Está conforme.—O Secretario da Companhia, *Francisco Antonio Barbosa.*

16

N. 10

RAMAES

RECEITA		DESPEZA	
Recebido: producto da 1ª chamada	81:000$000	Gastos verificados desde Junho de 1872 até o presente, a saber:	
Idem: dito da 2ª dita	70:500$000	Com escriptorio technico	18:749$517
Juros até 31 de Dezembro de 1872, das quantias depositadas no Banco Mauá & Comp. — S. Paulo	1:762$180	Com instrumentos e ferramentas	1:683$912
Supprimento feito pelo Presidente da Directoria	16:297$554	Com estudos definitivos	41:262$964
		Com animaes	145$000
		Com desapropriações	407$760
		Com inauguração	146$100
		Com trabalhos de construcção	16:531$721
		Com deposito no Banco Mauá & Comp. — S. Paulo, garantia de uma carta de credito sobre Londres, para o fornecimento de trilhos e accessorios	90:000$000
		Com despezas geraes	632$760
	169:559$734		169:559$734

S. E. e O.

Escriptorio Central da Companhia Ituana em Itú, 5 de Março de 1873.

J. M. Sampaio,
Guarda-Livros da Companhia.